

Транспортно-логистический кластер Падборг развился на пограничном переходе между Данией и Германией. Небольшой датский город Падборг, скорее поселок, с железнодорожной станцией местного значения в 1920 году оказался на границе Дании и Германии и постепенно вырос в крупный транспортный хаб.

В 1973 г. Дания вступила в ЕС и объемы операций в Падборге еще более возросли. В 1974 г. была введена в строй следующая через Падборг автомагистраль E45 и в течение следующих двадцати лет наблюдалось мощное развитие автотранспортных перевозок, которое вывело автомобильный транспорт на доминирующую позицию в Падборге, в то время как железнодорожные перевозки упали не только относительно но и абсолютно.

В настоящее время около 5000 грузовиков ежедневно заняты в транспортно-логистических операциях в Падборге. К 2007 г. Падборг стал крупнейшим транспортно-логистическим кластером в Дании, а в области логистики продовольственных товаров вышел на первую позицию в северной и центральной Европе.

Положительный опыт развития логистических кластеров может быть использован в нашей республике.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гриценко, С. И. О развитии транспортно-логистических кластеров в Украине // Российское предпринимательство. – 2008. – № 5 Вып. 2 (111). – с. 134–137. – <http://www.creativeconomy.ru/articles/12305/>
2. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode –[http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf]. – Date of access: 20.02.2013.
3. The Logistics Performance Index and Its Indicators
4. http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf
5. Port of Rotterdam Annual Report. (2005). Retrieved from <http://www.portofrotterdam.com/en/Portauthority/finance/Documents/Annual%20report%202005.pdf>

Сухонос Н.И.,

Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина, г. Брест, Республика Беларусь
koshel-n@mail.ru

СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Транспортная логистика является одним из самых перспективных и быстрорастущих направлений современной логистики не только за рубежом, но и в Республике Беларусь. Ключевая роль ее связана с тем, что без транспортировки невозможно продвижение материального потока. Транспортная логистика позволяет значительно сократить транспортные затраты и оптимизировать маршрут движения транспортных средств.

Транспортную логистику можно определить как сферу деятельности, охватывающую три области. Во-первых, это процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от места их производства и до мест потребления. Во-вторых, это контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации, информатики и других информационных технологий. В-третьих, предоставление соответствующей информации грузовладельцам.

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы привел к целесообразности рассмотрения всего процесса перевозки: от грузоотправителя до грузополучателя, включая грузопереработку, упаковку, хранение, распаковку и информационные потоки, сопровождающие доставку. Это вызвало необходимость формирования транспортно-логистической системы. В отличие от транспортной системы, которая предполагает рассмотрение комплекса различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок, добавление термина «логистическая» означает необходимость рассмотрения сквозной оптимизации транспорта от отправителя до получателя грузов с целью минимизации временных и стоимостных затрат. Согласно проекту Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности» под транспортно-логистической системой понимается совокупность потребителей и производителей услуг, а также используемые для их оказания системы управления, транспортные средства, пути сообщения, сооружения и иное имущество.

Транспортно-логистическая система – это динамическая сложная система, выполняющая транспортно-логистические операции в максимальном соответствии с требованиями клиентов при минимальных временных и стоимостных затратах, включающая следующие подсистемы:

- 1) различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный);
- 2) субъекты транспортно-логистической инфраструктуры (логистические операторы и организационные структуры, связанные с выполнением логистических операций по всем видам транспорта);
- 3) объекты транспортно-логистической инфраструктуры (транспортные пути всех видов транспорта, транспортные узлы, контейнерные терминалы, центры логистических услуг и т. п.);
- 4) логистические потоки, сопровождающие материальный (финансовый и информационный) поток.

Формирование транспортно-логистической системы позволит значительно повысить надежность и эффективность оперативного планирования на всех фазах перевозочного процесса и получить синергетический эффект. Основным ус-

ловием появления синергетического эффекта является наличие системы. Все элементы системы, взаимодействуют друг другом и, в процессе переплетения их функциональных проявлений, появляется эффект, который способствует качественному и количественному изменению свойств системы.

Синергия – суммирующий эффект взаимодействия двух или более факторов, характеризующийся тем, что их действие существенно превосходит эффект каждого отдельного компонента в виде их простой суммы.

Синергетический эффект – возрастание эффективности деятельности в результате интеграции, слияния отдельных частей в единую систему за счет так называемого системного эффекта.

Синергетический эффект воздействует на конкретные конечные данные системы. Если говорить о транспортно-логистической системе, то здесь синергетический эффект выражается в экономии затрат, получении дополнительной прибыли и других показателей, которые не обязательно можно свести только к количественным. Положительный синергетический эффект в транспортной логистике создается за счет:

- экономии затрат на строительство складов снабжения, сбыта, комплектации и т. п. в результате сокращения уровня запасов;

- экономии за счет уменьшения затрат на хранение и учет запасов;

- сокращения объема погрузочно-разгрузочных операций при поступлении сырья и материалов в переработку непосредственно «с колес»;

- сокращения потерь грузов вследствие уменьшения времени на их транспортирование и хранение;

- сокращения времени обслуживания на всех фазах перевозки, так как реализация принципа доставки «точно в срок» сопровождается повышением скорости движения материальных потоков;

- получения прибыли или дохода транспортным элементом при освоении дополнительного объема перевозок в течение планового периода за счет ускорения оборота подвижного состава является;

- повышения надежности и эффективности оперативного планирования на всех фазах перевозочного процесса за счет непрерывного информационного отслеживания материальных потоков. Этот эффект характеризуется исключением потерь из-за нарушения регулярности поступления информации в пункт назначения груза. Следствием нарушения регулярности получения оперативной информации являются задержка в составлении оперативного плана работы грузополучателя на величину и задержка в обслуживании поступающего подвижного состава;

- повышения уровня сервиса.

Таким образом, синергетический эффект транспортной логистики напрямую воздействует на конкурентоспособность соответствующего сектора страны, а развитие транспортно-логистической системы позволит сформировать оптимальную схему организации, финансирования и использования транспортных систем.

Фурс М.В., к. ф. н., доцент

УО «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»,

г. Гродно, Республика Беларусь

mihailfurs@mail.ru

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Под транзитным потенциалом страны понимается совокупность экономических, организационных, технико-технологических, кадровых и других ресурсов для осуществления транзита грузов через ее территорию.

Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, поэтому транзитный потенциал в настоящее время становится важнейшим фактором развития национальной экономики.

Географическое положение страны предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы: республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря.

С одной стороны транзит способствует интеграционным процессам, с другой – стимулирует развитие национальной экономики путем создания новых рабочих мест и привлечения инвестиций.

Важнейшим условием формирования транзитного потенциала является уровень развития транспортного комплекса страны, который занимает исключительно важное место в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики.

На начало 2013 года в Республике Беларусь насчитывалось 10,3 тыс. организаций транспорта, в которых трудилось 255 тыс. человек, или более 6% от численности работников всех организаций Республики Беларусь. [1] Доля транспорта в валовом внутреннем продукте (ВВП) Республики Беларусь составляет 7,1% [2, с. 267]. По величине выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг на одного среднесписочного работника «транспорт» среди видов экономической деятельности занимает третье место.

В Республике Беларусь транспортный комплекс страны представлен железнодорожным, автомобильным, воздушным, водным и трубопроводным видами транспорта, находящимися во взаимодействии и взаимозависимости, обеспечивая эффективное использование основных транспортных маршрутов.

Особое внимание в стране уделяется развитию дорожной транспортной сети, как важнейшему элементу логистической инфраструктуры.